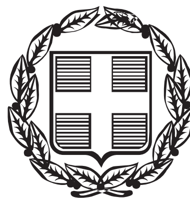


ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ **Αρ. Φύλλου 125**

4 Ιουνίου 2013

ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 4157

Κύρωση της Συμφωνίας Αεροπορικών Μεταφορών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Ινδονησίας.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Εκδίδομε τον ακόλουθο νόμο που ψήφισε η Βουλή:

Άρθρο πρώτο

Κυρώνεται και έχει την ισχύ, που ορίζει το άρθρο 28 παρ. 1 του Συντάγματος, η Συμφωνία Αεροπορικών Μεταφορών μεταξύ της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Ινδονησίας, που υπογράφηκε στην Τζακάρτα στις 24 Ιουνίου 2008, το κείμενο της οποίας στην ελληνική και αγγλική γλώσσα, έχει ως εξής:

ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΜΕΤΑΞΥ

ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΑΙ

ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ ΤΗΣ ΙΝΔΟΝΗΣΙΑΣ

ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΜΕΤΑΞΥ
ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΑΙ
ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ ΤΗΣ ΙΝΔΟΝΗΣΙΑΣ

Η Κυβέρνηση της Ελληνικής Δημοκρατίας και η Κυβέρνηση της Δημοκρατίας της Ινδονησίας, αποκαλούμενες εφεξής στην παρούσα Συμφωνία Συμβαλλόμενα Μέρη

Όντας Συμβαλλόμενα Μέρη στη Σύμβαση για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, η οποία τέθηκε προς υπογραφή στο Σικάγο, την εβδόμη Δεκεμβρίου 1944 και

Επιθυμώντας να συνάψουν μια Συμφωνία, συμπληρωματική της εν λόγω Σύμβασης, με σκοπό την εκτέλεση προγραμματισμένων αεροπορικών δρομολογίων μεταξύ και πέραν από των αντίστοιχων επικρατειών τους

Συμφώνησαν ως εξής:

ΑΡΘΡΟ 1

ΟΡΙΣΜΟΙ

Για τους σκοπούς της παρούσας Συμφωνίας, εκτός αν τα συμφραζόμενα απαιτούν κάτι διαφορετικό:

α. Ο όρος «Σύμβαση» σημαίνει τη Σύμβαση για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, που τέθηκε προς υπογραφή στο Σικάγο, την εβδόμη Δεκεμβρίου 1944, και περιλαμβάνει οποιοδήποτε Παράρτημα υιοθετήθηκε σύμφωνα με το Άρθρο 90 εκείνης της Σύμβασης και οποιαδήποτε τροποποίηση του Παραρτήματος ή της Σύμβασης, σύμφωνα με τα Άρθρα 90 και 94 της παρούσας, στο μέτρο που αυτές οι τροποποιήσεις και Παραρτήματα έχουν τεθεί σε ισχύ για αμφότερα τα Συμβαλλόμενα Μέρη,

β. Ο όρος «Αεροπορικές Αρχές» σημαίνει, στην περίπτωση της Ελληνικής Δημοκρατίας, το Διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και οποιοδήποτε πρόσωπο ή φορέα είναι εξουσιοδοτημένοι να εκτελούν οποιεσδήποτε λειτουργίες ασκούνται προς το παρόν από την εν λόγω Αρχή ή παρόμοιες λειτουργίες και, στην περίπτωση της Κυβέρνησης της Δημοκρατίας της Ινδονησίας, τον Υπουργό Μεταφορών και οποιοδήποτε πρόσωπο ή φορέα είναι εξουσιοδοτημένοι να εκτελούν λειτουργίες που προς το παρόν ασκούνται από τον εν λόγω Υπουργό ή παρόμοιες λειτουργίες,

γ. Ο όρος «επικράτεια», στην περίπτωση της Ελληνικής Δημοκρατίας έχει την έννοια του Άρθρου 2 της Σύμβασης και, στην περίπτωση της Δημοκρατίας της Ινδονησίας, της επικράτειας της Δημοκρατίας της Ινδονησίας όπως καθορίζεται στο δίκαιό της, και μέρος της ηπειρωτικής υφαλοκρηπίδας και των παρακείμενων θαλασσών, επί των οποίων η Δημοκρατία της Ινδονησίας έχει εθνική κυριαρχία, κυρίαρχο δικαίωμα ή δικαιοδοσία, σύμφωνα με τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982 (UNCLOS),

δ. Ο όρος «συμφωνία» σημαίνει την παρούσα Συμφωνία, το συνημμένο σε αυτή Παράρτημα και οποιαδήποτε πρωτόκολλα ή παρόμοια έγγραφα τροποποιούν την παρούσα Συμφωνία ή το Παράρτημα

ε. Ο όρος «διορισμένη αεροπορική εταιρεία» σημαίνει, μια αεροπορική εταιρεία που έχει διοριστεί και έχει εξουσιοδοτηθεί σύμφωνα με το Άρθρο 3 της παρούσας Συμφωνίας,

στ. Οι όροι «αεροπορικά δρομολόγια», «διεθνή αεροπορικά δρομολόγια», «αεροπορική εταιρεία» και «στάθμευση για μη-εμπορικούς σκοπούς» θα έχουν τις έννοιες που ορίζονται αντίστοιχα γι' αυτούς στο Άρθρο 96 της Σύμβασης

ζ. Ο όρος «συμφωνηθέντα δρομολόγια» σημαίνει τα προγραμματισμένα αεροπορικά δρομολόγια στις διαδρομές που προσδιορίζονται στο Παράρτημα της παρούσας Συμφωνίας, για τη μεταφορά επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου, χωριστά ή σε συνδυασμό,

η. Ο όρος «καθορισθείσες διαδρομές» σημαίνει τις διαδρομές που καθιερώνονται ή πρόκειται να καθιερωθούν στο Παράρτημα της παρούσας Συμφωνίας

θ. Ο όρος «τιμολόγιο» σημαίνει την τιμή που πρόκειται να χρεωθεί για τη μεταφορά επιβατών, αποσκευών και φορτίου και τους όρους υπό τους οποίους ισχύουν αυτές οι τιμές, συμπεριλαμβανομένων και των τιμών και όρων για την πρακτόρευση και τις λοιπές βοηθητικές υπηρεσίες που παρέχονται από το μεταφορέα σε σχέση με την εναέρια μεταφορά, αλλά εξαιρούμενων των αμοιβών και όρων για τη μεταφορά ταχυδρομείου

ι. Ο όρος «χωρητικότητα», σε σχέση με ένα αεροσκάφος, σημαίνει το ωφέλιμο φορτίο του αεροσκάφους που είναι διαθέσιμο σε μια διαδρομή ή ένα τμήμα μιας διαδρομής και ο όρος «χωρητικότητα» σε σχέση με «ένα συμφωνηθέν δρομολόγιο», σημαίνει τη χωρητικότητα του αεροσκάφους που χρησιμοποιείται σε ένα τέτοιο δρομολόγιο, πολλαπλασιαζόμενη επί τη συχνότητα που αυτό εκτελείται από το αεροσκάφος αυτό στη διάρκεια μιας δεδομένης χρονικής περιόδου και μιας διαδρομής ή ενός τμήματος μιας διαδρομής,

κ. Ο όρος «τέλος χρήσεως» σημαίνει μια χρέωση που επιβάλλεται στην αεροπορική εταιρεία για την παροχή αερολιμενικών, αεροναυτιλιακών εγκαταστάσεων ή διευκολύνσεων ή εγκαταστάσεων ή διευκολύνσεων αεροπορικής ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων και των συναφών εγκαταστάσεων και διευκολύνσεων,

Είναι κατανοητό ότι οι τίτλοι που δίνονται στα Άρθρα της παρούσας Συμφωνίας δεν περιορίζουν ή επεκτείνουν σε καμία περίπτωση τις έννοιες οποιασδήποτε από τις διατάξεις της παρούσας Συμφωνίας.

ΑΡΘΡΟ 2

ΠΑΡΟΧΗ ΤΩΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος παρέχει στο άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος τα δικαιώματα που προσδιορίζονται στην παρούσα Συμφωνία, με σκοπό την εκτέλεση διεθνών αεροπορικών δρομολόγιων στις διαδρομές που προσδιορίζονται στο σχετικό Τμήμα του συνημμένου Παραρτήματος.
2. Η αεροπορική εταιρεία κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους θα απολαμβάνει τα ακόλουθα προνόμια:
   α. να υπερίπταται, χωρίς προσγείωση, κατά μήκος της επικράτειας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους
   β. να πραγματοποιεί στάσεις στην εν λόγω επικράτεια για μη-εμπορικούς σκοπούς και
   γ. να πραγματοποιεί στάσεις στην εν λόγω επικράτεια, στα σημεία της διαδρομής που προσδιορίζονται στον Πίνακα Δρομολογίων που προσαρτάται στην παρούσα Συμφωνία, με σκοπό την επιβίβαση και αποβίβαση διεθνούς κίνησης επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου, χωριστά ή σε συνδυασμό.
3. Ουδεμία επίκληση των διατάξεων της παραγράφου (2) μπορεί να θεωρείται ότι παρέχει στην αεροπορική εταιρεία ενός Συμβαλλόμενου Μέρους το δικαίωμα να επιβιβάζει, στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, επιβάτες, φορτίο ή ταχυδρομείο που μεταφέρονται επ' αμοιβή ή με μίσθωση και προορίζονται για ένα άλλο σημείο της επικράτειας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.
4. Ανεξάρτητα από τις διατάξεις των παραγράφων (1) και (2) του παρόντος Άρθρου, η εκτέλεση των συμφωνηθέντων δρομολόγιων σε περιοχές εχθροπραξιών ή στρατιωτικής κατοχής, ή σε περιοχές που επηρεάζονται με τον τρόπο αυτό, θα υπόκεινται, σύμφωνα με το Άρθρο 9 της Σύμβασης, στην έγκριση των αρμόδιων στρατιωτικών αρχών.

ΑΡΘΡΟ 3

ΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΕΙΣ

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα έχει το δικαίωμα να διορίζει δια της διπλωματικής οδού στο άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, μια ή περισσότερες αεροπορικές εταιρείες, με σκοπό την εκτέλεση των συμφωνηθέντων δρομολόγιων στις καθορισθείσες διαδρομές, και να αποσύρει ή να αλλάζει τέτοιους διορισμούς.
2. Με την παραλαβή ενός τέτοιου διορισμού, το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος θα χορηγεί τις κατάλληλες εγκρίσεις και άδειας, με την ελάχιστη διαδικαστική καθυστέρηση, υπό τον όρο ότι:
   α) στην περίπτωση μιας αεροπορικής εταιρείας που διορίζεται από την Ελληνική Δημοκρατία:
   i) αυτή είναι εγκατεστημένη στην επικράτεια της Ελληνικής Δημοκρατίας, στο πλαίσιο της Συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και κατέχει έγκυρη Άδεια Εκμετάλλευσης, σύμφωνα με το κοινοτικό δίκαιο και
   ii) ασκείται και διατηρείται ουσιαστικός ρυθμιστικός έλεγχος της αεροπορικής εταιρείας από το Κράτος-Μέλος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, το οποίο είναι αρμόδιο για την έκδοση του Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα του και η αρμόδια Αεροπορική Αρχή προσδιορίζεται σαφώς στο διορισμό
   β) στην περίπτωση μιας αεροπορικής εταιρείας που διορίζεται από τη Δημοκρατία της Ινδονησίας, η πραγματική ιδιοκτησία και ο ουσιαστικός έλεγχος αυτής της αεροπορικής εταιρείας ασκούνται από τη Δημοκρατία της Ινδονησίας, τους υπηκόους της, ή και τα δύο
   γ) η διορισμένη αεροπορική εταιρεία κατέχει τα τυπικά προσόντα προκειμένου να πληρεί τις προϋποθέσεις που τίθενται βάσει των νόμων και των κανονισμών που συνήθως ισχύουν -σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης- για την εκτέλεση των διεθνών αεροπορικών δρομολογίων από το Συμβαλλόμενο Μέρος το οποίο αποδέχεται το διορισμό.
3. Με την παραλαβή της άδειας εκμετάλλευσης της παραγράφου 2, μια διορισμένη αεροπορική εταιρεία μπορεί, οποιαδήποτε στιγμή, να αρχίσει να εκτελεί τα συμφωνηθέντα δρομολόγια για τα οποία έχει διοριστεί, υπό τον όρο ότι η αεροπορική εταιρεία θα συμμορφώνεται με τις ισχύουσες διατάξεις της παρούσας Συμφωνίας.

ΑΡΘΡΟ 4

ΑΝΑΣΤΟΛΗ ΚΑΙ ΑΝΑΚΛΗΣΗ

1. Οποιοδήποτε Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να ανακαλέσει, να αναστείλει ή να περιορίσει την άδεια εκμετάλλευσης ή τις τεχνικές άδειες μιας αεροπορικής εταιρείας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, όταν:

(α) στην περίπτωση μιας αεροπορικής εταιρείας που διορίζεται από την Ελληνική Δημοκρατία:

i. αυτή δεν είναι εγκατεστημένη στην επικράτεια της Ελληνικής Δημοκρατίας, στο πλαίσιο της Συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και δεν κατέχει μια έγκυρη Άδεια Εκμετάλλευσης, σύμφωνα με το κοινοτικό δίκαιο

ii. δεν ασκείται ή δεν διατηρείται ουσιαστικός ρυθμιστικός έλεγχος της αεροπορικής εταιρείας από το Κράτος-Μέλος της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, το οποίο είναι αρμόδιο για την έκδοση του Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα και η αρμόδια Αεροπορική Αρχή δεν προσδιορίζεται σαφώς στο διορισμό

iii. η αεροπορική εταιρεία είναι ήδη εξουσιοδοτημένη να λειτουργεί στο πλαίσιο μιας διμερούς συμφωνίας μεταξύ της Ινδονησίας και ενός άλλου Κράτους-Μέλους και η Ινδονησία μπορεί να αποδείξει ότι, ασκώντας τα δικαιώματα κυκλοφορίας στο πλαίσιο της παρούσας Συμφωνίας, για μια διαδρομή που περιλαμβάνει ένα σημείο σ' αυτό το άλλο Κράτος-Μέλος, θα παρεκαμπτε τους περιορισμούς στα δικαιώματα κυκλοφορίας που επιβάλλονται από αυτή την άλλη συμφωνία ή

iv. η διοριζόμενη αεροπορική εταιρεία κατέχει ένα Πιστοποιητικό Αεροπορικού Χειριστή, που έχει εκδοθεί από ένα Κράτος-Μέλος και δεν υπάρχει καμία διμερής συμφωνία αεροπορικών δρομολόγιων μεταξύ της Ινδονησίας και αυτού του Κράτους-Μέλους και αυτό το Κράτος-Μέλος έχει αρνηθεί δικαιώματα κίνησης στην αεροπορική εταιρεία που διορίζεται από την Ινδονησία

(β) στην περίπτωση μιας αεροπορικής εταιρείας που διορίζεται από τη Δημοκρατία της Ινδονησίας, η πραγματική ιδιοκτησία και ο ουσιαστικός έλεγχος αυτής της διορισμένης αεροπορικής εταιρείας δεν ασκούνται από τη Δημοκρατία της Ινδονησίας, τους υπηκόους της, ή και τα δύο

(γ) μια τέτοια αεροπορική εταιρεία δεν είναι σε θέση να αποδείξει ότι είναι σε θέση να ανταποκριθεί στις προϋποθέσεις που ορίζονται, βάσει των νόμων και των κανονισμών που κανονικά και εύλογα ισχύουν σύμφωνα με τη Σύμβαση για την εκτέλεση των διεθνών αεροπορικών δρομολόγιων από το Συμβαλλόμενο Μέρος που αποδέχεται

το διορισμό ή

(δ) η αεροπορικής εταιρείας αποτυγχάνει να συμμορφωθεί με τους νόμους ή/και τους κανονισμούς του Συμβαλλόμενου Μέρους το οποίο εκχωρεί αυτά τα δικαιώματα ή

(ε) η αεροπορική εταιρεία με άλλο τρόπο αποτυγχάνει να λειτουργήσει σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που ορίζονται στο πλαίσιο της παρούσας Συμφωνίας.

Εκτός από την περίπτωση που η άμεση ανάκληση ή η αναστολή ή η επιβολή των όρων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος Άρθρου είναι ουσιαστική, προκειμένου να αποτραπούν περαιτέρω παραβάσεις των νόμων ή/και των κανονισμών, το δικαίωμα αυτό θα ασκείται μόνο μετά από διαβουλεύσεις με το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, σύμφωνα με το Άρθρο 15 της παρούσας Συμφωνίας.

ΑΡΘΡΟ 5

ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ

1. Οι νόμοι, οι κανονισμοί και οι διαδικασίες ενός Συμβαλλόμενου Μέρους σχετικά με την είσοδο, την παραμονή ή την αναχώρηση από την επικράτεια του, αεροσκαφών που εμπλέκονται στη διεθνή αεροπλοΐα ή με τη λειτουργία και τη πλοήγηση τέτοιων αεροσκαφών θα τυγχάνουν συμμόρφωσης από τη διορισμένη αεροπορική εταιρεία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, κατά την είσοδο, παραμονή και αναχώρηση από τη εν λόγω επικράτεια.
2. Οι νόμοι και οι κανονισμοί ενός Συμβαλλόμενου Μέρους, όσο αφορά στην είσοδο, την ελευθεροκοινωνία, την παραμονή ή τη διέλευση, την αποδημία ή τη μετανάστευση, τα διαβατήρια, τα τελωνεία και τα μέτρα υγειονομικής προστασίας, θα τυγχάνουν συμμόρφωσης από τη διορισμένη αεροπορική εταιρεία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους και από ή εξ ονόματος του πληρώματος, των επιβατών, του φορτίου και του ταχυδρομείου, κατά τη διέλευση, είσοδο, παραμονή και αναχώρηση από την επικράτεια αυτού του Συμβαλλόμενου Μέρους.
3. Οι επιβάτες, οι αποσκευές και το φορτίο απευθείας διερχόμενα από την επικράτεια ενός Συμβαλλόμενου Μέρους και μη απομακρυνόμενα από το χώρο του αεροδρομίου που προορίζεται γι' αυτό το σκοπό, θα υποβάλλονται μόνο σε έναν απλουστευμένο έλεγχο. Οι αποσκευές και το φορτίο σε απευθείας διέλευση θα απαλλάσσονται από τελωνειακούς δασμούς και άλλους παρόμοιους φόρους.

ΑΡΘΡΟ 6

ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΠΤΥΧΙΩΝ ΚΑΙ ΑΔΕΙΩΝ

1. Τα πιστοποιητικά πλοϊμότητας, τα πιστοποιητικά της ικανότητας και οι άδειες που εκδόθηκαν ή αναγνωρίστηκαν ως έγκυρα από ένα Συμβαλλόμενο Μέρος, και ισχύουν ακόμα, θα αναγνωρίζονται ως έγκυρα από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, με σκοπό τη εκτέλεση των δρομολόγιων που προβλέπονται στην παρούσα Συμφωνία, υπό τον όρο ότι οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες εκδόθηκαν ή επικυρώθηκαν τέτοια πιστοποιητικά ή άδειες είναι ίσες ή ανώτερες από τα ελάχιστα επίπεδα που καθιερώνονται ή μπορούν να καθιερωθούν σύμφωνα με τη Σύμβαση. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος διατηρεί εντούτοις το δικαίωμα να αρνηθεί να αναγνωρίσει, για τους σκοπούς των πτήσεων πάνω από την επικράτειά του, τα πιστοποιητικά αρμοδιότητας και άδειων που χορηγούνται στους υπηκόους του ή τα οποία καθίστανται έγκυρα γι' αυτούς από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος ή από οποιοδήποτε άλλο Κράτος.
2. Εάν τα προνόμια ή οι όροι των αδειών ή των πιστοποιητικών, που αναφέρονται στην παράγραφο (1) και εκδόθηκαν από τις Αεροπορικές Αρχές ενός Συμβαλλόμενου Μέρους για οποιοδήποτε πρόσωπο ή διορισμένη αεροπορική εταιρεία ή για ένα αεροσκάφος που εκτελούν τα συμφωνηθέντα δρομολόγια στις καθορισμένες διαδρομές, θα επέτρεπαν μια απόκλιση από τα πρότυπα που καθιερώνονται στο πλαίσιο της Σύμβασης και η οποία απόκλιση έχει κατατεθεί στο Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας, οι Αεροπορικές Αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους μπορούν να ζητήσουν διαβουλεύσεις, σύμφωνα με το Άρθρο 15 της παρούσας Συμφωνίας, με τις Αεροπορικές Αρχές αυτού του Συμβαλλόμενου Μέρους, με σκοπό να πειστούν ότι η εν λόγω πρακτική είναι αποδεκτή σε αυτές. Η αποτυχία επίτευξης μιας ικανοποιητικής συμφωνίας θα συνιστά λόγο εφαρμογής του Άρθρου 4 της παρούσας Συμφωνίας.

ΑΡΘΡΟ 7

ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΤΗΣΕΩΝ

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να ζητήσει διαβουλεύσεις, οποιαδήποτε στιγμή, σχετικά με τα πρότυπα ασφάλειας που τηρούνται από μια αεροπορική εταιρεία που διορίζεται από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, σε οποιοδήποτε τομέα σχετικά με τις αεροναυτικές εγκαταστάσεις, τα πληρώματα των αεροσκαφών, τα αεροσκάφη ή τη λειτουργία τους που έχουν υιοθετηθεί από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος. Οι διαβουλεύσεις αυτές θα πραγματοποιούνται μέσα σε 30 ημέρες από το αίτημα αυτό.

2. Εάν, μετά από τέτοιες διαβουλεύσεις, ένα Συμβαλλόμενο Μέρος διαπιστώσει ότι το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος δεν τηρεί αποτελεσματικά και δεν εφαρμόζει πρότυπα ασφάλειας, σε οποιοδήποτε τέτοιο τομέα, τα οποία είναι τουλάχιστον ίσα με τα ελάχιστα επίπεδα που ισχύουν εκείνη τη στιγμή σύμφωνα με τη Σύμβαση του Σικάγου, το πρώτο Συμβαλλόμενο Μέρος θα ειδοποιεί το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος για τα συμπεράσματα αυτά και τα μέτρα που θεωρούνται απαραίτητα, προκειμένου να προσαρμοστεί σε εκείνα τα ελάχιστα επίπεδα και το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος θα λαμβάνει κατάλληλα διορθωτικά μέτρα. Η αποτυχία, από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, να λάβει κατάλληλα μέτρα εντός 15 ημερών ή μιας πιο μεγάλης περιόδου, όπως αυτό μπορεί να συμφωνηθεί, θα αποτελεί λόγο για εφαρμογή του Άρθρου 4 της παρούσας Συμφωνίας.
3. Ανεξάρτητα από τις υποχρεώσεις που αναφέρονται στο Άρθρο 33 της Σύμβασης του Σικάγου, συμφωνείται ότι οποιαδήποτε αεροσκάφη χρησιμοποιούνται από την αεροπορική εταιρεία ή τις αεροπορικές εταιρείες ενός Συμβαλλόμενου Μέρους, σε δρομολόγια προς ή από την επικράτεια ενός άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους μπορούν, ενόσω βρίσκονται στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, να αποτελέσουν αντικείμενο ελέγχου από εξουσιοδοτημένους αντιπροσώπους του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, επί και πέριξ του αεροσκάφους, προκειμένου να ελεγχθεί τόσο η ισχύς των αεροναυτιλιακών εγγράφων και εκείνων του πληρώματός του, όσο και η προφανής κατάσταση του αεροσκάφους και του εξοπλισμού του (στο παρόν Άρθρο αποκαλούμενη «επιθεώρηση πίστας»), υπό τον όρο ότι αυτό δεν οδηγεί στην αδικαιολόγητη καθυστέρηση,
4. Εάν οποιαδήποτε επιθεώρηση πίστας ή σειρά επιθεωρήσεων πίστας δώσει αφορμή για:
   α) σοβαρές ανησυχίες ότι ένα αεροσκάφος ή η λειτουργία ενός αεροσκάφους δεν συμμορφώνεται με τα ελάχιστα επίπεδα που ισχύουν εκείνη τη στιγμή, σύμφωνα με τη Σύμβαση του Σικάγου, ή
   β) σοβαρές ανησυχίες ότι υπάρχει έλλειψη αποτελεσματικής συντήρησης και εφαρμογής των προτύπων ασφάλειας που ισχύουν εκείνη τη στιγμή, σύμφωνα με τη Σύμβαση του Σικάγου.

   το Συμβαλλόμενο Μέρος που πραγματοποιεί την επιθεώρηση, για τους σκοπούς του Άρθρου 33 της Σύμβασης του Σικάγου, θα είναι ελεύθερο να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες εκδόθηκαν ή κατέστησαν έγκυρες τα πιστοποιητικά ή οι άδειες σχετικά με εκείνο το αεροσκάφος ή το πλήρωμα εκείνου του αεροσκάφους, ή ότι οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες χρησιμοποιείται εκείνο το αεροσκάφος, δεν είναι ίσες ή ανώτερες από τα ελάχιστα επίπεδα που ισχύουν σύμφωνα με τη Σύμβαση του Σικάγου.

5. Σε περίπτωση που η πρόσβαση, για τους σκοπούς της πραγματοποίησης μιας επιθεώρησης πίστας ενός αεροσκάφους το οποίο χρησιμοποιείται από την αεροπορική εταιρεία ή τις αεροπορικές εταιρείες ενός Συμβαλλόμενου Μέρους, σύμφωνα με την παράγραφο 3, απαγορεύεται από τον αντιπρόσωπο αυτής της αεροπορικής εταιρείας ή αυτών των αεροπορικών εταιρειών, το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος θα είναι ελεύθερο να συμπεράνει ότι προκύπτουν σοβαρές ανησυχίες του τύπου που αναφέρεται στην παράγραφο 4 και να συνάγει τα συμπεράσματα που αναφέρονται σε εκείνη την παράγραφο.
6. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος διατηρεί το δικαίωμα να αναστείλει ή να μεταβάλλει αμέσως την άδεια εκμετάλλευσης μιας αεροπορικής εταιρείας ή αεροπορικών εταιρειών του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, σε περίπτωση που το πρώτο Συμβαλλόμενο Μέρος συμπεράνει, είτε συνεπεία μιας επιθεώρησης πίστας, μιας σειράς επιθεωρήσεων πίστας, μιας άρνησης πρόσβασης για επιθεώρηση πίστας, διαβουλεύσεων είτε με άλλο τρόπο, ότι άμεσες ενέργειες απαιτούνται για την ασφαλή λειτουργία μιας αεροπορικής εταιρείας.
7. Οποιαδήποτε ενέργεια ενός Συμβαλλόμενου Μέρους, σύμφωνα με τις παραγράφους 2 ή 6, θα διακόπτεται μόλις πάψει να υφίσταται η βάση για την ανάληψη της ενέργειας αυτής.

ΑΡΘΡΟ 8

ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

1. Σύμφωνα με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους βάσει του διεθνούς δικαίου, τα Συμβαλλόμενα Μέρη επαναβεβαιώνουν ότι η υποχρέωσή του ενός προς το άλλο να προστατεύουν την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας από πράξεις παράνομης επέμβασης, αποτελεί ένα αναπόσπαστο τμήμα της παρούσας Συμφωνίας. Χωρίς περιορισμό της γενικότητας των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεών τους βάσει του διεθνούς δικαίου, τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα ενεργούν ιδιαιτέρως σύμφωνα με τις διατάξεις της Συνθήκης περί Αδικημάτων και Ορισμένων Άλλων Πράξεων που Διαπράττονται σε Αεροσκάφη, η οποία υπογράφηκε στο Τόκιο στις 14 Σεπτεμβρίου 1963 , της Συνθήκης για την Καταστολή της Παράνομης Κατακράτησης Αεροσκαφών, η οποία υπογράφηκε στη Χάγη στις 16 Δεκεμβρίου 1970 και της Συνθήκης για την Καταστολή των Παράνομων Πράξεων κατά της Ασφάλειας της Πολιτικής Αεροπορίας, η οποία υπογράφηκε στο Μόντρεαλ στις 23 Σεπτεμβρίου 1971 και όλων των άλλων διεθνών επίσημων εγγράφων στον ίδιο τομέα, τα οποία μπορεί να επικυρωθούν στο μέλλον από τα Συμβαλλόμενα Μέρη.
2. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα παρέχουν, κατόπιν αιτήσεως, κάθε απαραίτητη συνδρομή το ένα στο άλλο, προκειμένου να

αποτρέψουν πράξεις παράνομης κατακράτησης πολιτικών αεροσκαφών και άλλες παράνομες πράξεις κατά της ασφάλειας τέτοιων αεροσκαφών, των επιβατών και του πληρώματός τους, των αερολιμένων και εγκαταστάσεων αεροπλοΐας και οποιασδήποτε άλλης απειλής για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας.

3. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη, στις αμοιβαίες σχέσεις τους, θα ενεργούν σύμφωνα με τις διατάξεις αεροπορικής ασφάλειας, οι οποίες καθιερώθηκαν από το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας και καθορίζονται ως Παραρτήματα της Σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, στο βαθμό που αυτές οι διατάξεις ασφάλειας ισχύουν για τα Συμβαλλόμενα Μέρη. Θα απαιτούν από τους εκμεταλλευόμενους αεροσκάφη τα οποία είναι εγγεγραμμένα ή τους εκμεταλλευόμενους αεροσκάφη αεροπορικών εταιρειών που έχουν την κύρια έδρα της επιχείρησης τους ή τη μόνιμη κατοικία τους στην επικράτεια των Συμβαλλόμενων Μερών ή, στην περίπτωση της Ελληνικής Δημοκρατίας, τους χειριστές των αεροσκαφών που είναι εγκατεστημένοι στην επικράτεια τους, στο πλαίσιο της Συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και κατέχουν έγκυρες Άδειες Λειτουργίας, σύμφωνα με το κοινοτικό δίκαιο, καθώς και από τους διαχειριστές αερολιμένων στην επικράτειά τους να ενεργούν σύμφωνα με αυτές τις διατάξεις αεροπορικής ασφάλειας. Συνεπώς, κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα ενημερώνει το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος για οποιαδήποτε απόκλιση μεταξύ των εθνικών κανονισμών και πρακτικών του και των προτύπων αεροπορικής ασφάλειας των Παραρτημάτων που αναφέρονται πιο πάνω. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να ζητήσει οποτεδήποτε άμεσες διαβουλεύσεις με το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, προκειμένου να συζητήσει οποιεσδήποτε τέτοιες αποκλίσεις.

4. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος συμφωνεί ότι οι χειριστές αεροσκαφών του μπορεί να απαιτείται να τηρούν, κατά την αναχώρηση ή για όσο χρονικό διάστημα βρίσκονται μέσα στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, τις διατάξεις αεροπορικής ασφάλειας, σύμφωνα με το δίκαιο που ισχύει στη χώρα αυτή, συμπεριλαμβανομένου, στην περίπτωση της Ελληνικής Δημοκρατίας, και του κοινοτικού δικαίου. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα διασφαλίσει ότι εφαρμόζονται αποτελεσματικά στην επικράτειά του επαρκή μέτρα, προκειμένου να προστατεύουν τα αεροσκάφη και να ελέγχουν τους επιβάτες και τα μεταφερόμενα από αυτούς αντικείμενα και να πραγματοποιούν κατάλληλους ελέγχους στα πληρώματα, τα μεταφερόμενα αντικείμενα, τις αποσκευές, το φορτίο και τα εφόδια των αεροσκαφών, πριν και κατά τη διάρκεια της επιβίβασης και φόρτωσης. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα δώσει ιδιαίτερη προσοχή σε οποιοδήποτε αίτημα του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, για τα εύλογα ειδικά μέτρα ασφάλειας, προκειμένου να αντιμετωπιστεί μια συγκεκριμένη απειλή.

5. Όταν συμβεί ένα γεγονός ή απειλή ενός γεγονότος παράνομης κατακράτησης πολιτικού αεροσκάφους ή άλλων παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας τέτοιων αεροσκαφών, των επιβατών, του πληρώματος, των αερολιμένων και των εγκαταστάσεων αεροπλοΐας, τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα συνδράμουν το ένα το άλλο, διευκολύνοντας τις επικοινωνίες και τα λοιπά κατάλληλα μέτρα που έχουν σκοπό να λήξει γρήγορα και ακίνδυνα ένα τέτοιο γεγονός ή απειλή.
6. Όταν ένα Συμβαλλόμενο Μέρος έχει εύλογη αιτία να θεωρεί ότι το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος έχει παρεκκλίνει από τις διατάξεις του παρόντος Άρθρου, το πρώτο Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να ζητήσει διαβουλεύσεις. Οι διαβουλεύσεις αυτές θα αρχίσουν μέσα σε δεκαπέντε (15) ημέρες από τη λήψη ενός τέτοιου αιτήματος από οποιοδήποτε Συμβαλλόμενο Μέρος. Η αποτυχία επίτευξης ικανοποιητικής συμφωνίας μέσα σε δεκαπέντε (15) ημέρες από την έναρξη των διαβουλεύσεων θα αποτελεί λόγο για την παρακράτηση, την ανάκληση, την αναστολή ή την επιβολή όρων στις άδειες της αεροπορικής εταιρείας ή των αεροπορικών εταιρειών που διορίζονται από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος. Όποτε δικαιολογείται από μια έκτακτη ανάγκη ή προκειμένου να αποτραπεί περαιτέρω μη συμμόρφωση με τις διατάξεις του παρόντος Άρθρου, το πρώτο Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί οποτεδήποτε να λάβει προσωρινά μέτρα, σύμφωνα με το Άρθρου 4 της παρούσας Συμφωνίας.

ΑΡΘΡΟ 9

ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ

1. Η διορισμένη αεροπορική εταιρεία ενός Συμβαλλόμενου Μέρους θα έχει το δικαίωμα να ανοίξει και να διατηρεί τη δική της εκπροσώπηση στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.
2. Η διορισμένη αεροπορική εταιρεία ενός Συμβαλλόμενου Μέρους μπορεί, σύμφωνα με τους νόμους και τους κανονισμούς του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, σχετικά με την είσοδο, την παραμονή και την απασχόληση, να μετακαλεί και να διατηρεί στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους διευθυντικό, πωλήσεων, τεχνικό, λειτουργικό και άλλο ειδικό προσωπικό, το οποίο απαιτείται για την εκτέλεση αεροπορικών δρομολογίων.
3. Σε περίπτωση διορισμού ενός γενικού εκπροσώπου ή ενός γενικού εκπροσώπου πωλήσεων, ο εκπρόσωπος αυτός θα διορίζεται σύμφωνα με τους σχετικούς ισχύοντες νόμους και κανονισμούς κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους.
4. Κάθε διορισμένη αεροπορική εταιρεία θα έχει το δικαίωμα να πωλεί υπηρεσίες αερομεταφορών στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, απευθείας ή μέσω των εκπροσώπων της και οποιοδήποτε πρόσωπο θα είναι σε θέση να αγοράσει

τέτοιες μεταφορές, σύμφωνα με τους σχετικούς ισχύοντες νόμους και κανονισμούς.

5. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα χορηγεί στη διορισμένη αεροπορική εταιρεία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους το δικαίωμα να μεταφέρει στη χώρα του, μετά από αίτημα, σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς συναλλάγματος, το πλεόνασμα μεταξύ εσόδων και εξόδων, το οποίο επιτυγχάνεται σε σχέση με τη μεταφορά των επιβατών, του φορτίου και του ταχυδρομείου, στα συμφωνηθέντα δρομολόγια στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.
6. Η αεροπορική εταιρεία κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους θα επιτρέπεται να πληρώνει τις τοπικές δαπάνες, συμπεριλαμβανομένης και της αγοράς καυσίμων, στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, σε τοπικό νόμισμα. Κατά τη διακριτική της ευχέρεια, η αεροπορική εταιρεία κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους μπορεί να πληρώνει τέτοιες δαπάνες στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, σε ελεύθερα μετατρέψιμα νομίσματα, σύμφωνα με τους τοπικούς συναλλαγματικούς κανονισμούς.
7. Εάν ένα Συμβαλλόμενο Μέρος επιβάλλει περιορισμούς στη μεταφορά του υπερβάλλοντος υπολοίπου των εσόδων που επιτεύχθηκε από τη διορισμένη αεροπορική εταιρεία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος θα έχει το δικαίωμα να επιβάλει επίσης τους ίδιους περιορισμούς στην αεροπορική εταιρεία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.

ΑΡΘΡΟ 10

ΕΞΑΙΡΕΣΗ ΑΠΟ ΤΕΛΩΝΕΙΑΚΟΥΣ ΚΑΙ ΛΟΙΠΟΥΣ ΔΑΣΜΟΥΣ

1. Τα αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται σε διεθνή δρομολόγια από την αεροπορική εταιρεία που διορίζεται από κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος, καθώς επίσης και ο κανονικός εξοπλισμός, οι προμήθειες καυσίμων και λιπαντικών και τα εφόδια των αεροσκαφών τους (συμπεριλαμβανομένων των τροφίμων, ποτών και του καπνού) που βρίσκονται σε τέτοια αεροσκάφη, θα απαλλάσσονται από όλους τους τελωνειακούς δασμούς, τέλη επιθεώρησης και λοιπούς δασμούς ή φόρους κατά την άφιξη στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, υπό τον όρο ότι αυτός ο εξοπλισμός και οι προμήθειες θα παραμένουν στα αεροσκάφη μέχρις ότου επανεξαχθούν.
2. Θα απαλλάσσονται επίσης, σύμφωνα με την ισχύουσα εθνική νομοθεσία, από τους ίδιους δασμούς και φόρους, με εξαίρεση τις χρεώσεις που αντιστοιχούν στα δρομολόγια που εκτελούνται για:
   α. το απόθεμα εισιτηρίων, τις φορτωτικές, οποιοδήποτε έντυπο υλικό φέρει τα διακριτικά της επιχείρησης

τυπωμένα επάνω του και το σύνηθες διαφημιστικό υλικό που διανέμεται χωρίς χρέωση από αυτή τη διορισμένη αεροπορική εταιρεία

β. τα εφόδια των αεροσκαφών που φορτώθηκαν στην επικράτεια οποιουδήποτε Συμβαλλόμενου Μέρους, μέσα στα όρια που καθορίζονται από τις αρχές του εν λόγω Συμβαλλόμενου Μέρους και για χρήση πάνω στα αεροσκάφη που εκτελούν μια συγκεκριμένη διαδρομή του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους

γ. ανταλλακτικά που εισάγονται στην επικράτεια οποιουδήποτε Συμβαλλόμενου Μέρους, για συντήρηση ή επισκευή των αεροσκαφών που χρησιμοποιούνται σε μια συγκεκριμένη διαδρομή από τη διορισμένη αεροπορική εταιρεία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους

δ. καύσιμα και λιπαντικά που προορίζονται να εφοδιάσουν αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται σε μια συγκεκριμένη διαδρομή από τη διορισμένη αεροπορική εταιρεία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, ακόμα και όταν αυτές οι προμήθειες πρόκειται να χρησιμοποιηθούν στο τμήμα του ταξιδιού που εκτελείται πέρα από την επικράτεια του Συμβαλλόμενου Μέρους, στο οποίο φορτώθηκαν

3. Ο συνήθης αερομεταφερόμενος εξοπλισμός, καθώς επίσης και τα υλικά και οι προμήθειες που συνήθως παραμένουν επί των αεροσκαφών κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους, μπορούν να εκφορτωθούν στην επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, μόνο με έγκριση των τελωνειακών αρχών αυτού του Συμβαλλόμενου Μέρους. Σε μια τέτοια περίπτωση, μπορούν να τεθούν υπό την επίβλεψη των εν λόγω αρχών, μέχρις ότου επανεξαχθούν ή με άλλο τρόπο διατεθούν, σύμφωνα με τους τελωνειακούς κανονισμούς.

4. Στο βαθμό που κανένας δασμός ή άλλες χρεώσεις δεν επιβάλλονται στα αγαθά που αναφέρονται στις παραγράφους 1 έως 3 του παρόντος Άρθρου, τα αγαθά αυτά δεν θα υπόκεινται σε οποιεσδήποτε οικονομικές απαγορεύσεις ή περιορισμούς, κατά την εισαγωγή, την εξαγωγή και τη διέλευση, οι οποίοι μπορούν διαφορετικά να ισχύουν, εκτός αν μια τέτοια απαγόρευση ή περιορισμός ισχύουν για όλες τις αεροπορικές εταιρείες, συμπεριλαμβανομένης και της εθνικής αεροπορικής εταιρείας, όσον αφορά σε ορισμένα στοιχεία που αναφέρονται στις παραγράφους 1 έως 3 του παρόντος Άρθρου.

5. Η μεταχείριση που διευκρινίζεται στο παρόν Άρθρο θα είναι επιπλέον και χωρίς επιφύλαξη ως προς αυτή που κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος είναι υποχρεωμένο να παράσχει σύμφωνα με το Άρθρου 24 της Συνθήκης.

ΑΡΘΡΟ 11

ΤΕΛΗ ΧΡΗΣΕΩΣ

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να επιβάλει ή να επιτρέψει να επιβληθούν δίκαιες και εύλογες χρεώσεις για τη χρήση των αερολιμένων και λοιπών εγκαταστάσεων, οι οποίες είναι υπό τον έλεγχό του.

2. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος συμφωνεί, εντούτοις, ότι οι χρεώσεις αυτές δεν θα είναι υψηλότερες από αυτές που θα πληρώνονταν για τη χρήση αυτών των αερολιμένων και εγκαταστάσεων από τα εθνικά του αεροσκάφη, τα οποία εκτελούν παρόμοια διεθνή δρομολόγια.

ΑΡΘΡΟ 12

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΕΓΚΡΙΣΗ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ

1. Οι διορισμένες αεροπορικές εταιρείες των Συμβαλλόμενων Μερών θα τυγχάνουν δίκαιης και ίσης μεταχείρισης, προκειμένου να μπορούν να απολαμβάνουν ίσων ευκαιριών κατά τη εκτέλεση των συμφωνηθέντων δρομολογίων στις καθορισμένες διαδρομές.
2. Εκτελώντας τα συμφωνηθέντα δρομολόγια, οι διορισμένες αεροπορικές εταιρείες κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους θα λαμβάνουν υπόψη τα συμφέροντα των αεροπορικών εταιρειών του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, έτσι ώστε να μην επηρεαστούν αδικαιολόγητα τα δρομολόγια που το τελευταίο παρέχει γενικά ή εν μέρει στις ίδιες διαδρομές.
3. Τα συμφωνηθέντα δρομολόγια που παρέχονται από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες των Συμβαλλόμενων Μερών θα έχουν ως κύριο στόχο τους την παροχή, με λογικό συντελεστή πληρότητας, επαρκούς χωρητικότητας για τις τρέχουσες και εύλογα προσδοκώμενες απαιτήσεις μεταφοράς επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου μεταξύ της επικράτειας του Συμβαλλόμενου Μέρους που διορίζει την αεροπορική εταιρεία και της επικράτειας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους.
4. Η πρόβλεψη μεταφοράς επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου που επιβιβάζονται και αποβιβάζονται σε σημεία των διαδρομών που θα διευκρινιστούν στις επικράτειες των κρατών, εκτός από αυτά που υποδεικνύει η αεροπορική εταιρεία, θα συμφωνηθεί σχετικά μεταξύ των δύο Συμβαλλόμενων Μερών.
5. Η χωρητικότητα που θα παρασχεθεί, συμπεριλαμβανομένης της συχνότητας των δρομολογίων και του τύπου αεροσκαφών που θα χρησιμοποιηθούν από τις διορισμένες αεροπορικές

εταιρείες των Συμβαλλόμενων Μερών στα συμφωνηθέντα δρομολόγια, θα συμφωνηθεί σχετικά από τις Αεροπορικές Αρχές.

6. Οποιαδήποτε αύξηση στην χωρητικότητα που θα παρασχεθεί ή τη συχνότητα των δρομολογίων που θα εκτελούνται από τη διορισμένη αεροπορική εταιρεία του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους θα συμφωνηθεί μεταξύ των αεροπορικών αρχών, βάσει των κατ' εκτίμηση απαιτήσεων κυκλοφορίας μεταξύ των επικρατειών των δύο Συμβαλλόμενων Μερών και οποιασδήποτε άλλης κυκλοφορίας που θα συμφωνηθεί και θα καθοριστεί από κοινού. Σε περίπτωση διαφοράς μεταξύ των Συμβαλλόμενων Μερών, τα ζητήματα που αναφέρονται στην παράγραφο 3 πιο πάνω θα διευθετούνται σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 15 της παρούσας Συμφωνίας. Εν αναμονή μιας τέτοιας συμφωνίας ή διευθέτησης, τα δικαιώματα χωρητικότητας και συχνότητας που ήδη ισχύουν θα επικρατούν.

7. Οι διορισμένες αεροπορικές εταιρείες κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους θα υποβάλλουν για έγκριση στις Αεροπορικές Αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, το αργότερο εντός τριάντα ημερών πριν την καθιέρωση των δρομολογίων στις καθορισμένες διαδρομές, Πίνακες Δρομολογίων. Αυτό, ομοίως, θα ισχύει και για μεταγενέστερες αλλαγές. Σε ειδικές περιπτώσεις, αυτό το χρονικό όριο μπορεί να μειωθεί, υπό τον όρο της έγκρισης των εν λόγω Αρχών.

ΑΡΘΡΟ 13

ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑ ΤΙΜΟΛΟΓΙΑ

1. Τα τιμολόγια που χρεώνονται από τις αεροπορικές εταιρείες των Συμβαλλόμενων Μερών για τα συμφωνηθέντα δρομολόγια θα καθοριστούν σε εύλογα επίπεδα, λαμβάνοντας δεόντως υπόψη όλους τους σχετικούς παράγοντες, συμπεριλαμβανομένου και του κόστους λειτουργίας, του εύλογου κέρδους, των χαρακτηριστικών του δρομολογίου και, όπου κρίνεται κατάλληλο, τα τιμολόγια άλλων αεροπορικών εταιρειών που εκτελούν τα προγραμματισμένα δρομολόγια, στο σύνολο ή σε τμήμα των ίδιων διαδρομών.

2. Τα τιμολόγια που προτείνονται από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες θα υποβάλλονται για έγκριση από τις Αεροπορικές Αρχές των Συμβαλλόμενων Μερών, τουλάχιστον εξήντα (60) ημέρες πριν την προτεινόμενη ημερομηνία ισχύος. Σε ειδικές περιπτώσεις, αυτή η περίοδος μπορεί να μειωθεί, υπό τον όρο της συγκατάθεσης των εν λόγω αρχών.

3. Κανένα τιμολόγιο δεν θα τεθεί σε ισχύ, αν δεν το έχουν εγκρίνει οι Αεροπορικές Αρχές και των δύο Συμβαλλόμενων Μερών. Η έγκριση αυτή μπορεί να δοθεί ρητά. Εάν καμία από τις Αεροπορικές Αρχές δεν έχει εκφράσει την αποδοκιμασία της εντός τριάντα ημερών από την ημερομηνία της υποβολής, σύμφωνα με την παράγραφο (2) του παρόντος Άρθρου, τα

τιμολόγια αυτά θα θεωρούνται εγκεκριμένα. Σε περίπτωση που η περίοδος για την υποβολή μειωθεί, όπως προβλέπεται στην παράγραφο (2), οι Αεροπορικές Αρχές μπορεί να συμφωνήσουν ότι η περίοδος εντός της οποίας πρέπει να δηλωθεί οποιαδήποτε αποδοκιμασία θα είναι μικρότερη των τριάντα ημερών.

4. Οι Αεροπορικές Αρχές και των δύο Συμβαλλόμενων Μερών θα εξετάσουν και θα λάβουν αποφάσεις σχετικά με μη παραδεκτά τιμολόγια, τα οποία είναι αδικαιολόγητα μεροληπτικά, αδικαιολόγητα υψηλά ή περιοριστικά λόγω κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης, ή τεχνητά χαμηλά, λόγω άμεσης ή έμμεσης επιχορήγησης ή υποστήριξης, ή είναι αποτέλεσμα αθέμιτης πρακτικής τιμολόγησης.

5. Τα τιμολόγια που καθιερώνονται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Άρθρου θα παραμείνουν σε ισχύ έως ότου ισχύσουν νέα τιμολόγια, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος Άρθρου. Εντούτοις, ένα τιμολόγιο δεν θα παρατείνεται, δυνάμει της παρούσας παραγράφου, για περισσότερο από δώδεκα μήνες μετά την ημερομηνία κατά την οποία διαφορετικά θα είχε λήξει.

6. Ανεξάρτητα από τις διατάξεις του παρόντος Άρθρου, τα τιμολόγια που πρόκειται να χρεώνονται από τη διορισμένη αεροπορική εταιρεία της Ινδονησίας, για μεταφορές εξ ολοκλήρου εντός της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, θα υπόκεινται στο Ευρωπαϊκό Κοινοτικό Δίκαιο. Οι ίδιες διατάξεις θα πρέπει επίσης να εφαρμόζονται για τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες της Ελληνικής Δημοκρατίας, για τη μεταφορά κυκλοφορίας μεταξύ της Ινδονησίας και άλλων χωρών της ASEAN (Ένωσης Εθνών της Νοτιοανατολικής Ασίας).

ΑΡΘΡΟ 14

ΧΟΡΗΓΗΣΗ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΩΝ

Οι Αεροπορικές Αρχές καθενός Συμβαλλόμενου Μέρους θα παρέχουν στις Αεροπορικές Αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, μετά από αίτημά τους, πληροφορίες και στατιστικές σχετικά με την κυκλοφορία που μεταφέρεται στα συμφωνηθέντα δρομολόγια από τη διορισμένη αεροπορική εταιρεία του πρώτου Συμβαλλόμενου Μέρους, προς και από την επικράτεια του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους, τα οποία μπορούν φυσιολογικά να προετοιμαστούν και να υποβληθούν από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες προς τις εθνικές Αεροπορικές Αρχές τους. Οποιαδήποτε σχετικά πρόσθετα στατιστικά στοιχεία κυκλοφορίας, τα οποία μπορεί να επιθυμούν οι Αεροπορικές Αρχές ενός Συμβαλλόμενου Μέρους από τις Αεροπορικές Αρχές του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους θα αποτελέσουν, κατόπιν αιτήματος, αντικείμενο αμοιβαίας συζήτησης και συμφωνίας μεταξύ των δύο Συμβαλλόμενων Μερών.

ΑΡΘΡΟ 15

ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος ή οι Αεροπορικές Αρχές του μπορούν, οποιαδήποτε στιγμή, να ζητήσουν διαβουλεύσεις με το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος ή με τις Αεροπορικές Αρχές του.
2. Οι διαβουλεύσεις αυτές θα αρχίζουν εντός μιας περιόδου εξήντα (60) ημερών από την ημερομηνία παραλαβής του αιτήματος, εκτός αν συμφωνηθεί διαφορετικά από τα Συμβαλλόμενα Μέρη.
3. Οποιαδήποτε τροποποίηση στην παρούσα Συμφωνία θα τεθεί σε ισχύ όταν τα δύο Συμβαλλόμενα Μέρη θα έχουν ειδοποιήσει το ένα το άλλο για την εκπλήρωση των συνταγματικών διαδικασιών τους, σχετικά με τη σύναψη και θέση σε ισχύ των διεθνών συμφωνιών.
4. Ανεξάρτητα από τις διατάξεις της παραγράφου (3), τροποποιήσεις στον Πίνακα Διαδρομών που προσαρτάται στην παρούσα Συμφωνία, μπορούν να συμφωνηθούν απευθείας μεταξύ των Αεροπορικών Αρχών των Συμβαλλόμενων Μερών. Θα τίθενται σε ισχύ αφού επιβεβαιωθούν με ανταλλαγή διπλωματικών διακοινώσεων.

ΑΡΘΡΟ 16

ΔΙΕΥΘΕΤΗΣΗ ΔΙΑΦΟΡΩΝ

1. Εάν προκύψει οποιαδήποτε διαφορά μεταξύ των Συμβαλλόμενων Μερών, σχετικά με την ερμηνεία ή την εφαρμογή της παρούσας Συμφωνίας και του Παραρτήματός της, τα Συμβαλλόμενα Μέρη θα προσπαθήσουν κατά πρώτο λόγο να τη διευθετήσουν με διαπραγματεύσεις.
2. Εάν τα Συμβαλλόμενα Μέρη αποτύχουν να φθάσουν σε διευθέτηση, σύμφωνα με την παράγραφο 1 πιο πάνω, η διαφορά θα παραπέμπεται σε ένα Δικαστήριο τριών διαιτητών, ένας από τους οποίους θα διορίζεται από κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος και ο τρίτος θα συμφωνείται από τους δύο που θα διοριστούν με τον τρόπο αυτό. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος θα ορίζει ένα διαιτητή εντός μιας περιόδου εξήντα (60) ημερών από την ημερομηνία παραλαβής από κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος μιας ειδοποίησης από το άλλο, δια της διπλωματικής οδού, με την οποία θα ζητά τη διαιτησία της διαφοράς από ένα τέτοιο Δικαστήριο και ο τρίτος διαιτητής θα διορίζεται εντός μιας περαιτέρω περιόδου εξήντα (60) ημερών. Εάν οποιοδήποτε Συμβαλλόμενο Μέρος παραλείψει να ορίσει το διαιτητή του εντός της περιόδου που καθορίζεται, ο Πρόεδρος του Συμβουλίου του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας μπορεί να κληθεί από οποιοδήποτε Συμβαλλόμενο Μέρος να διορίσει ένα διαιτητή είτε τους διαιτητές, όπως

μπορεί να απαιτείται η περίπτωση. Υπό τον όρο ότι, εάν ο Πρόεδρος του Συμβουλίου του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας είναι υπήκοος οποιουδήποτε Συμβαλλόμενου Μέρους, ο ανώτερος Αντιπρόεδρος του Συμβουλίου ή, εάν και αυτός είναι υπήκοος, το Ανώτερο Μέλος του Συμβουλίου που δεν είναι τέτοιος υπήκοος, μπορούν να κληθούν να κάνουν τους διορισμούς, κατά περίπτωση. Ο τρίτος διαιτητής, εντούτοις, θα είναι υπήκοος τρίτου κράτους και θα ενεργεί ως Πρόεδρος του Δικαστηρίου και θα καθορίζει τον τόπο όπου θα πραγματοποιηθεί η διαιτησία.

3. Το Δικαστήριο θα καθορίζει τις διαδικασίες του.
4. Οι δαπάνες του Δικαστηρίου θα κατανέμονται εξίσου μεταξύ των Συμβαλλόμενων Μερών.
5. Τα Συμβαλλόμενα Μέρη αναλαμβάνουν να συμμορφώνονται με οποιαδήποτε απόφαση εκδοθεί, σε εφαρμογή του παρόντος Άρθρου.
6. Εάν και εφ' όσον οποιοδήποτε Συμβαλλόμενο Μέρος ή η διορισμένη αεροπορική εταιρεία του αποτύχουν να συμμορφωθούν με μια απόφαση που εκδίδεται στο πλαίσιο της παραγράφου (2) του παρόντος Άρθρου, το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί να περιορίσει, να παρακρατήσει ή να ανακαλέσει οποιαδήποτε δικαιώματα ή προνόμια, τα οποία έχει χορηγήσει δυνάμει της παρούσας Συμφωνίας.

ΑΡΘΡΟ 17

ΛΗΞΗ

1. Κάθε Συμβαλλόμενο Μέρος μπορεί, οποιαδήποτε στιγμή, να αποστείλει γραπτή ειδοποίηση, δια της διπλωματικής οδού, στο άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, σχετικά με την απόφασή του να τερματίσει την παρούσα Συμφωνία. Μια τέτοια ειδοποίηση θα κοινοποιείται ταυτόχρονα στο Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.
2. Σε μια τέτοια περίπτωση, η Συμφωνία θα λήγει δώδεκα (12) μήνες μετά την ημερομηνία λήψης της ειδοποίησης από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, εκτός αν η ειδοποίηση τερματισμού αποσυρθεί με συμφωνία, πριν τη λήξη αυτής της περιόδου. Ελλείψει βεβαίωσης λήψης από το άλλο Συμβαλλόμενο Μέρος, η ειδοποίηση θα θεωρείται ότι έχει παραληφθεί δεκατέσσερις (14) ημέρες μετά τη λήψη της ειδοποίησης από το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.

ΑΡΘΡΟ 18

ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗ ΜΕ ΠΟΛΥΜΕΡΕΙΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ

Σε περίπτωση σύναψης οποιασδήποτε γενικής πολυμερούς συνθήκης σχετικά με τις αεροπορικές μεταφορές, με την οποία δεσμεύονται και τα δύο Συμβαλλόμενα Μέρη, η παρούσα Συμφωνία θα τροποποιηθεί ώστε να εναρμονίζεται με τις διατάξεις μιας τέτοιας συνθήκης.

ΑΡΘΡΟ 19

ΚΑΤΑΧΩΡΗΣΗ

Η παρούσα Συμφωνία, το Παράρτημα της και όλες οι τροποποιήσεις της θα καταχωρηθούν στο Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας.

ΑΡΘΡΟ 20

ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ

Η παρούσα Συμφωνία θα τεθεί σε ισχύ κατά την ημερομηνία κατά την οποία και τα δύο Συμβαλλόμενα Μέρη θα ειδοποιήσουν το ένα το άλλο, δια της διπλωματικής οδού, ότι έχουν ολοκληρώσει τις εσωτερικές νομικές διαδικασίες τους, οι οποίες είναι απαραίτητες για το σκοπό αυτό.

Σε πιστοποίηση των ανωτέρω, οι πληρεξούσιοι υπογράφοντες, όντας δεόντως εξουσιοδοτημένοι από τις αντίστοιχες Κυβερνήσεις τους, υπέγραψαν την παρούσα Συμφωνία.

Συντάχθηκε στ Τζακάρτα σε δύο πρωτότυπα αντίγραφα, σήμερα 28 Ιουνίου 2008 στις Ελληνική, Ινδονησιακή και Αγγλική γλώσσες, και τα τρία κείμενα όντας εξίσου αυθεντικά. Σε περίπτωση διαφωνίας όσον αφορά στην ερμηνεία, θα υπερισχύει το αγγλικό κείμενο.

Για την Κυβέρνηση της Ελληνικής Δημοκρατίας	Για την Κυβέρνηση της Δημοκρατίας της Ινδονησίας
Χαράλαμπος Χριστόπουλος	**Budhi M. Suyitno**

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ
ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ

1. ΔΙΑΔΡΟΜΗ Ι

Διαδρομές που θα πραγματοποιούνται από τη διορισμένη αεροπορική εταιρεία της Ελληνικής Δημοκρατίας και προς τις δύο κατευθύνσεις:

Σημείο Αναχώρησης	Ενδιάμεσα σημεία	Σημεία Προορισμών	Σημεία πέραν
Σημεία στην Ελληνική Δημοκρατία	Οποιαδήποτε σημεία	Τζακάρτα	Οποιαδήποτε σημεία

2. ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΙΙ

Διαδρομές που θα πραγματοποιούνται από τη διορισμένη αεροπορική εταιρεία της Δημοκρατίας της Ινδονησίας και προς τις δύο κατευθύνσεις:

Σημείο Αναχώρησης	Ενδιάμεσα σημεία	Σημεία Προορισμών	Σημεία πέραν
Σημεία στη Δημοκρατία της Ινδονησίας	Οποιαδήποτε σημεία	Αθήνα	Οποιαδήποτε σημεία

3. Η διορισμένη αεροπορική εταιρεία κάθε Συμβαλλόμενου Μέρους μπορεί, σε οποιεσδήποτε ή σε όλες τις πτήσεις, να παραλείψει να προσεγγίσει σε οποιοδήποτε από τα πιο πάνω σημεία, υπό τον όρο ότι τα συμφωνηθέντα δρομολόγια, σε αυτήν τη διαδρομή, θα αρχίζουν και θα τελειώνουν στην επικράτεια του Συμβαλλόμενου Μέρους.

4. Τα ενδιάμεσα σημεία και τα σημεία πέραν μπορούν να εξυπηρετούνται από τις διορισμένες αεροπορικές εταιρείες. Τα δικαιώματα κυκλοφορίας πέμπτης ελευθερίας μεταξύ των σημείων αυτών και της επικράτειας του άλλου Συμβαλλόμενου Μέρους θα συμφωνούνται από τις αντίστοιχες Αεροπορικές Αρχές των δύο Συμβαλλόμενων Μερών.

AIR SERVICES AGREEMENT

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF THE HELLENIC REPUBLIC

AND

THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF INDONESIA

AIR SERVICES AGREEMENT

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF THE HELLENIC REPUBLIC

AND

THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF INDONESIA

The Government of the Hellenic Republic and the Government of the Republic of Indonesia hereinafter called in this Agreement as the Contracting Parties;

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944; and

Desiring to conclude an Agreement, supplementary to the said Convention, for the purpose of establishing scheduled air services between and beyond their respective territories;

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

DEFINITIONS

For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:

a. The term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago, on the seventh day of December, 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annex or Convention under Articles 90 and 94 hereof insofar as those amendments and Annexes have become effective for both Contracting Parties;

b. The term "aeronautical authorities" means, in case of the Hellenic Republic the Governor of the Civil Aviation Authority and any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said Authority or similar functions and, in case Government of the Republic of Indonesia, the Minister of Transportation and any person or body authorized to perform functions at present exercised by the said Minister or similar functions;

c. The term "territory", in the case of the Hellenic Republic has the meaning of the Article 2 of the Convention and, in the case of Republic of Indonesia, the territory of the Republic of the Indonesia as defined in its laws, and part of continental shelf and adjacent seas over which the Republic of Indonesia has sovereignty, sovereign right or jurisdiction in accordance with 1982 UNCLOS;

d. The term "agreement" means this Agreement, the Annex attached thereto, and any protocols or similar documents amending the present Agreement or the Annex;

e. The term "designated airline" means, an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 of the present Agreement;

f. The term "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" shall have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;

g. The term "agreed services" means scheduled air services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the transport of passengers, cargo and mail, separately or in combination;

h. The term "Specified Routes" means the routes established or to be established in the Annex to this Agreement;

i. The term "tariff" means the price to be charged for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services performed by the carrier in connection with the air transportation but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;

j. The term "capacity" in relation to an aircraft means, the payload of the aircraft available on a route or section of a route and the term "capacity" in relation to "an agreed service" means, the capacity of the aircraft used on such service, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period and a route or section of a route;

k. The term "user charge" means a charge imposed on airline(s) for the provision of airport, air navigation or aviation security facilities or services including related services and facilities;

It is understood that the titles given to the Articles of the present Agreement do in no way restrict or extend the meanings of any of the provisions of the present Agreement.

ARTICLE 2

GRANT OF RIGHTS

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of establishing international schedule air services on the routes specified in the appropriate Section of the Annex thereto.

2. The airline of each Contracting Party shall enjoy the following privileges:

a. to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;

b. to make stops in the said territory for non-traffic purposes; and

c. to make stops in the said territory at the points on the route(s) specified in the Route Schedule annexed to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

3. Nothing in the provisions of paragraph (2) shall be deemed to confer on the airline of one Contracting Party the right to take on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

4. Notwithstanding the provisions of paragraphs (1) and (2) of this Article, the operation of the agreed services in areas of hostilities or military occupation, or in areas affected thereby, shall, in accordance with Article 9 of the Convention, be subject to the approval of the competent military authorities.

ARTICLE 3

DESIGNATION AND AUTHORIZATIONS

1. Each Contracting Party shall have the right to designate through diplomatic channels to the other Contracting Party, one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes, and to withdraw or alter such designations.

2. On receipt of such designation, the other Contracting Party shall grant the appropriate authorizations and permission with the minimum procedural delay, provided :

a) in the case of an airline designated by the Hellenic Republic :

i) it is established in the territory of the Hellenic Republic under the Treaty establishing the European Community and has a valid Operating License in accordance with European Community law; and

ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Community Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation;

b) in the case of an airline designated by the Republic of Indonesia, its substantial ownership and effective control of that airline is vested in the Republic of Indonesia, nationals, or both;

c) the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied-in conformity with the provisions of the Convention-to the operation of international air services by the Party receiving the designation.

3. On receipt of the operating authorization of paragraph 2, a designated airline may at any time begin to operate the agreed services for which it is so designated, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

ARTICLE 4

SUSPENSION AND REVOCATION

1. Each Contracting Party may revoke, suspend or limit the operating authorization or technical permissions of an airline by the other Contracting Party, where:

(a) in the case of an airline designated by the Hellenic Republic :

i. it is not established in the territory of the Hellenic Republic under the Treaty establishing the European Community and does not have a valid Operating License in accordance with European Community law;

ii. effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Community Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation;

iii. the airline is already authorized to operate under a bilateral agreement between Indonesia and another Member State and Indonesia can demonstrate that, by exercising traffic rights under this Agreement on a route that includes a point in that other Member State, it would be circumventing restrictions on the traffic rights imposed by that other agreement; or

iv. the airline designated holds an Air Operators Certificate issued by a Member State and there is no bilateral air services agreement between Indonesia and that Member State and that Member State has denied traffic rights to the airline designated by Indonesia;

(b) in the case of an airline designated by the Republic of Indonesia, the substantial ownership and effective control of that designated airline is not vested in the Republic of Indonesia, her nationals, or both;

(c) such airline is unable to prove that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied in conformity with the Convention to the operation of international air services by the Party receiving the designation; or

(d) the airline tails to comply with the laws and/or regulations of the Contracting Party granting these rights; or

(e) the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement.

2. Unless immediate revocation or suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of laws and/or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party, in conformity with Article 15 of this Agreement.

ARTICLE 5

APPLICABILITY OF LAWS AND REGULATIONS

1. The laws, regulations and procedures of the Contracting Party relating to entering into, remaining in or departing from its territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft shall be complied with by the designated airline of the other Contracting Party upon entrance into, while within and departure from the said territory.

2. The laws and regulations of one Contracting Party respecting entry, clearance, staying or transit, emigration or immigration, passports, customs and quarantine shall be complied with by the designated airline of the other Contracting Party and by or on behalf of its crews, passengers, cargo and mail upon transit of, admission to while within and departure from the territory of such Contracting Party.

3. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of one Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall only be subject to a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

ARTICLE 6

RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENCES

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid by one Contracting Party, and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating services provided for in this Agreement, provided that the requirements under which such certificates or licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which are or

may be established pursuant to the Convention. Each Contracting Party reserves the right, however to refuse to recognize for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals or rendered valid for them by the other Contracting Party or by any other State.

2. If the privileges or conditions of the licenses or certificates referred to in paragraph (1) above, issued by the Aeronautical Authorities of one Contracting Party to any person or designated airline or in respect of an aircraft operating the agreed services on the specified routes would permit a difference from the standards established under the Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party may request consultations in accordance with Article 15 of this Agreement with the Aeronautical Authorities of that Contracting Party with a view to satisfying themselves that the practice in question is acceptable to them. Failure to reach a satisfactory agreement will constitute grounds for the application of Article 4 of this Agreement.

ARTICLE 7

AVIATION SAFETY PROVISIONS

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards maintained in respect of an airline designated by the other Contracting Party in any area relating to aeronautical facilities, aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within 30 days of that request.

2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within 15 days or such longer period as may be agreed shall be grounds for the application of Article 4 of this Agreement.

3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Chicago Convention it is agreed that any aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of another Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorized representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.

4. If any ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:

a) Serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention, or

b) Serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Chicago Convention.

The Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Chicago Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licenses on respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Chicago Convention.

5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph 3 above is denied by the representative of that airline or airlines, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 above arise and draw the conclusions referred in that paragraph.

6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 2 or 6 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

ARTICLE 8

AVIATION SECURITY

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention of Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, and all other international instruments in the same field which may be ratified in the future by the Contracting Parties.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry, or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in the territory of the Contracting Parties or, in the case of the Hellenic Republic, operators of aircraft which are established in its territory under the Treaty establishing the European Community and have valid Operating Licences in accordance with European Community law, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviations security provisions. Accordingly each Contracting Party shall advise the other Contracting Party of any difference between its national regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes referred to above. Either Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party at any time to discuss any such differences.

4. Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft may be required to observe, for departure from or while within the territory of the other Contracting Party, aviation security provisions in conformity with the law in force in that country, including, in the case of the Hellenic Republic, European Community law. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to screen passengers and their carry-on items and to carry out appropriate checks on crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding and loading. Each Contracting Party shall give positive consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers, crew, airports and air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

6. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the first Contracting Party may request consultations. Such consultations shall start within fifteen (15) days of receipt of such a request from either Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the start of consultations shall constitute grounds for withholding, revoking, suspending or imposing conditions on the authorizations of the airline or airlines designated by the other Contracting Party. When justified by an emergency, or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, the first Contracting Party may take interim action at any time in accordance with Article 4 of this Agreement.

ARTICLE 9

COMMERCIAL OPPORTUNITIES

1. The designated airline of one Contracting Party shall have the right to open and maintain its own representation in the territory of the other Contracting Party.

2. The designated airline of one Contracting Party may, in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence and employment bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party managerial, sales, technical, operational and other special staff required for the provision of air services.

3. In case of nomination of a general agent or a general sales agent, this agent shall be appointed in accordance with the relevant applicable laws and regulations of each Contracting Party.

4. Each designated airline shall have the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party directly or through its agents and any person shall be able to purchase such transportation in accordance with the relevant applicable laws and regulations.

5. Each Contracting Party shall grant to the designated airline of the other Contracting Party, the right to transfer to its country on demand, in accordance with the foreign exchange regulations in force, the excess of receipts over expenditure achieved in connection with the carriage of passengers, cargo and mail on the agreed services in the territory of the other Contracting Party.

6. The airline(s) of each Contracting Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchase of fuel, in the territory of the other Contracting Party in local currency. At their discretion, the airline(s) of each Contracting Party may pay for such expenses in the territory of the other Contracting Party in freely convertible currencies according to local currency regulations.

7. If one Contracting Party imposes restriction on the transfer of the excess of receipts achieved by the designated airline of the other Contracting Party, the other Party will also have the right to impose the same restrictions to the other Contracting Party's airline.

ARTICLE 10

EXEMPTION FROM CUSTOMS AND OTHER DUTIES

1. Aircraft operated on international services by the airline(s) designated by each Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuel and lubricants and the aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all custom duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving

in the territory of the other Contracting Party, providing such equipment and supplies shall remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

2. There shall also be exempted in accordance with applicable national law from the same duties and taxes with the exception of charges corresponding to the service performed :

a. Ticket stock, air way bills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed without charge by that designated airline;

b. aircraft stores taken on board in the territory of either Contracting Party, within limits fixed by the authorities of the said Contracting Party, and for use on board the aircraft engaged on a specified route of the other Contracting Party;

c. spare parts entered into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on a specified route by the designated airline of the other Contracting Party;

d. fuel and lubricants destined to supply aircraft operated on a specified route by the designated airline of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board;

3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the Customs authorities of that Contracting Party. In such case, they may be placed under supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

4. In so far as no duties or other charges are imposed on goods mentioned paragraphs 1 to 3 of this Article, such goods shall not be subject to any economic prohibitions or restrictions on importation, exportation and transit that may otherwise be applicable unless such prohibition or restriction applies to all airlines including the national airline in respect to certain items mentioned in paragraphs 1 to 3 of this Article.

5. The treatment specified in this Article shall be in addition to and without prejudice to that which each Contracting Party is under obligation to accord under Article 24 of the Convention.

ARTICLE 11

USER CHARGES

1. Each of the Contracting Parties may impose or permit to be imposed just and reasonable charges for the use of airports and other facilities under its control.

2. Each of the Contracting Parties agree, however, that such charges shall not be higher than would be paid for the use of such airports and facilities by its national aircraft engaged in similar international service.

ARTICLE 12

CAPACITY REGULATION AND APPROVAL OF TIMETABLES

1. The designated airlines of the Contracting Parties shall be afforded fair and equal treatment in order that they may enjoy equal opportunities in the operation of the agreed services on the specified routes.

2. In operating the agreed services, the designated airline(s) of each Contracting Party shall take into account the interest of the airline(s) of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provides on the whole or part of the same route.

3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate in carry the current and reasonably anticipated requirements for carriage of passengers, cargo and mail between the territory of the Contracting Party designating the airline and the territory of the other Contracting Party.

4. Provision for the carriage of passengers, cargo and mail both taken on board and discharged at points on routes to be specified in the territories of states other than that designating the airline shall be agreed upon between the two Contracting Parties.

5. The capacity to be provided including the frequency of services and the type of aircraft to be used by the designated airlines of the Contracting Parties on the agreed services shall be agreed upon by the Aeronautical Authorities.

6. Any increase in the capacity to be provided or frequency of services to be operated by designated airline(s) of the other Contracting Party shall be agreed between the aeronautical authorities, on the basis of the estimated requirements of traffic between the territories of the two parties and any other traffic to be jointly agreed and determined. In case of disagreement between the Contracting Parties, the issues referred to in paragraph 3 above shall be settled in accordance with the provisions of Article 15 of this Agreement. Pending such agreement or settlement, the capacity and frequency entitlements already in force shall prevail.

7. The designated airline(s) of each Contracting Party shall submit for approval to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party not later than thirty days prior to the introduction of services on the specified routes the flight timetables. This shall, likewise, apply to later changes. In special cases, this time limit may be reduced subject to the approval of the said Authorities.

ARTICLE 13

AIR TRANSPORT TARIFFS

1. The tariffs to be charged by the airlines of the Contracting Parties for the agreed services shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation reasonable profit characteristics of service and, where it is deemed suitable, the tariffs of other airlines operating scheduled services over the whole or part of the same routes.

2. The tariffs proposed by the designated airlines shall be submitted to the approval of the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties at least sixty (60) days before the proposed date of their introduction.
   In special cases, this period may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

3. No tariff shall come into force unless the aeronautical authorities of both Contracting Parties have approved it. This approval may be given explicitly. If neither of the Aeronautical Authorities has expressed disapproval within thirty days from the date of submission, in accordance with paragraph (2) of this Article, these tariffs shall be considered as approved. In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph (2), the Aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be less than thirty days.

4. The Aeronautical Authorities of both Contracting Parties shall consider and shall make decisions on unacceptable tariffs that are unreasonably discriminatory, unduly high or restrictive because of the abuse of a dominant position, or artificially low because of direct or indirect subsidy or support, or are resulting in price dumping.

5. The tariffs established according the provisions of this Article shall remain in force until new tariffs have been established according the provisions of this Article. Nevertheless, a tariff shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than twelve months after the date on which it otherwise would have expired.

6. Notwithstanding the provisions of this Article the tariffs to be charged by the designated airline(s) of Indonesia for carriage wholly within the European Community shall be subject to European Community law. The same provisions should also be implemented for the designated airlines of the Hellenic Republic for carrying traffic between Indonesia and other ASEAN countries.

ARTICLE 14

SUPPLY OF STATISTICS

The Aeronautical Authorities of either Contracting Party shall supply to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, at their request, such information and statistics relating to the traffic carried on the agreed services by the

designated airline of the first Contracting Party to and from the territory of the other Contracting Party as may normally be prepared and submitted by the designated airline to their National Aeronautical Authorities. Any relevant additional statistical traffic data which the Aeronautical Authorities of one Contracting Party may desire from the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party shall, upon request, be a subject of mutual discussion and agreement between the two Contracting Parties.

ARTICLE 15

CONSULTATIONS AND MODIFICATIONS

1. Each Contracting Party or its Aeronautical Authorities may at any time request consultations with the other Contracting Party or with its Aeronautical Authorities.

2. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

3. Any modification to this Agreement shall enter into force when the two Contracting Parties will have notified each other of the fulfillment of their constitutional procedures relating to the conclusion and the entering into force of international agreements.

4. Notwithstanding the provisions of paragraph (3), modifications to the route schedule annexed to this Agreement may be agreed directly between the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties. They shall enter into force after having been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

ARTICLE 16

SETTLEMENT OF DISPUTES

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement and its Annex, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiations.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement pursuant to paragraph 1 above, the dispute shall be referred to a Tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be agreed upon by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting party from the other of a notice, through diplomatic channels, requesting arbitration of the dispute by such a Tribunal and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate its arbitrator within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case may require; provided that if the President of the Council of the International Civil

Aviation Organization is a national of either Contracting Party, the senior Vice-President of the Council or if he is such a national, the Senior Member of the Council who is not such a national may be requested to make the appointments as the case may be. The third arbitrator, however, shall be a national of a third state and shall act as the President of the Tribunal and shall determine the place where arbitration will be held.

3. The Tribunal shall determine its own procedures.

4. The expenses of the Tribunal shall be shared equally between the Contracting Parties.

5. The Contracting Parties undertake to comply with any decision delivered in application of the present Article.

6. If and so long as either Contracting Party or its designated airline fail to comply with a decision given under paragraph (2) of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement.

ARTICLE 17

TERMINATION

1. Either Contracting Party may at any time give written notice through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate the present Agreement; such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization.

2. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 18

CONFORMITY WITH MULTILATERAL CONVENTIONS

In the event of the conclusion of any general multilateral convention concerning air transport by which both Contracting Parties become bound, the present Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of such convention.

ARTICLE 19

REGISTRATION

This Agreement, its Annex and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 20

ENTRY INTO FORCE

This Agreement shall enter into force on the date when both Contracting Parties notify each other, through diplomatic channels, that they have completed their internal legal procedures necessary to this end.

In witness thereof, the undersigned plenipotentiaries being duly authorized by their respective Governments have signed the present Agreement.

Done at Jakarta in two original copies, this day 24 June 2008 in the Greek, Indonesian, and English languages, all three texts being equally authentic. In case of difference of interpretation the English text shall prevail.

For the Government of the Hellenic Republic	For the Government of the Republic of Indonesia
Charalambos Christopoulos	**Budhi M. Suyitno**

ANNEX
ROUTE SCHEDULE

1. SCHEDULE I

Routes to be served by the designated airline(s) of the Hellenic Republic in both directions:

Point of Departure	Intermediate Points	Points of Destinations	Points Beyond
Points in the Hellenic Republic	Any points	Jakarta	Any Points

2. SCHEDULE I

Routes to be served by the designated airline(s) of the Republic of Indonesia in both directions:

Point of Departure	Intermediate Points	Points of Destinations	Points Beyond
Points in the Republic of Indonesia	Any points	Athens	Any Points

3. The designated airline(s) of either Contracting Party may, on any or all flights omit calling at any of the above points, provided that the agreed services on this route start and terminate in the territory of the Contracting Party;

4. Intermediate points and points beyond may be served by the designated airlines. Fifth freedom traffic rights between such points and the territory of the other Contracting Party shall be agreed by the respective Aviation Authorities of the two Contracting Parties.

Άρθρο δεύτερο

Η ισχύς του παρόντος νόμου αρχίζει από τη δημοσίευση του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και της Συμφωνίας που κυρώνεται, από την πλήρωση των προϋποθέσεων του άρθρου 20 αυτής.

Παραγγέλλομε τη δημοσίευση του παρόντος στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και την εκτέλεσή του ως νόμου του Κράτους.

Αθήνα, 31 Μαΐου 2013

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΑΡΟΛΟΣ ΓΡ. ΠΑΠΟΥΛΙΑΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ	ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΒΡΑΜΟΠΟΥΛΟΣ	**ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΤΟΥΡΝΑΡΑΣ**	**ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ**

Θεωρήθηκε και τέθηκε η Μεγάλη Σφραγίδα του Κράτους.

Αθήνα, 3 Ιουνίου 2013

Ο ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΡΟΥΠΑΚΙΩΤΗΣ



ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ 34 * ΑΘΗΝΑ 104 32 * ΤΗΛ. 210 52 79 000 * FAX 210 52 21 004